

Kraków, dnia 11.03.2019 r.

Dział Współpracy z Dzielnicami  
ID w/m

Dotyczy: warunków technicznych w zakresie branży drogowej dla budowy chodnika na terenie zielonym przy ul. Kwartowej (zachodnia strona k. garaży) do skrzyżowania z ul. Marchońta oraz wykonania przejścia dla pieszych za skrzyżowaniem z ul. Marchońta w nawiązaniu do istniejącego chodnika.

W odpowiedzi na pismo znak ID.453.3.2.2019 z dnia 15.02.2019 r. Dział Uzgodnień w załączeniu przekazuje warunki techniczne branży drogowej, które należy stosować każdorazowo przy budowie/przebudowie chodników.

p.o. Kierownik  
Działu Uzgodnień  
  
Przemysław Czech

Otrzymują:

1 x Adresat (wraz z zał.)  
1 x aa (IU);

Kraków, dnia 05.03.2019 r.

**Dotyczy: warunki techniczne dla budowy chodników w celu sporządzenia programów funkcjonalno - użytkowych**

1. Zakresem opracowania należy objąć niezbędny teren przy zapewnieniu dowiązania syt. wys. do stanu istniejącego/docelowego, przy zachowaniu normatywnych parametrów technicznych, w tym pochyłeń podłużnych i poprzecznych oraz zapewnieniu prawidłowych warunków odwodnienia i oświetlenia terenu przyległego – w tym min. do istniejącego zagospodarowania tj. dojeżdżania, zjazdów, zatok postojowych, zatok autobusowych, przystanków autobusowych/tramwajowych, peronów, parków oraz placów zabaw istniejących i projektowanych, parkingów, zagospodarowania przyległego etc.
2. Ciągi piesze (chodniki) zapewnić o normatywnych parametrach technicznych zgodnych z wymogami Rozporządzenia w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.2016.124). Minimalna szerokość chodnika przyjezdniowego winna wynosić 2.0 m, przy czym w przypadku przebudowy albo remontu drogi dopuszcza się miejscowe zmniejszenie szerokości chodnika do 1.25m, jeżeli jest on przeznaczony wyłącznie do ruchu pieszych. W rejonach przejść dla pieszych należy zapewnić chodniki o szerokości min. 2.0 m. Szerokość chodnika powinna być dostosowana do natężeń ruchu pieszych. Rozwiązania ciągów pieszych, przejść, muszą zapewniać bezpieczeństwo ruchu pieszych jak również winny być dostosowane do potrzeb ruchu osób niepełnosprawnych. Lokalizacja przejść dla pieszych – wg opinii MIR. Przy lokalizowaniu przejść dla pieszych, powinien być uwzględniony niezbędny zakres robót, uwzględniający normatywne obustronne azyble dla pieszych (szerokość - min. 2.0 m) i bezpieczeństwo ruchu pieszych. Na przejściach dla pieszych należy zapewnić warunki widoczności oraz doświetlenie przejść dla pieszych.
3. Odkrycie krawężników na przejściach dla pieszych: 2.0 cm (wymagana opinia audytu rowerowego). W obszarze przejść stosować pasy informacyjne o szerokości 80 cm dla osób niewidomych i słabowidzących.
4. Krawężniki przejazdowe na zjazdach winny posiadać obniżenie do 4 cm.
5. Krawężniki poza obszarem zjazdów wykonać o odkryciu 12cm.
6. Warstwy konstrukcji stosować pod ławą fundamentową obrzeża/krawężnika z oporem.
7. Konstrukcja nawierzchni powinna być projektowana w nawiązaniu do istniejących warunków gruntowo-wodnych, przy zachowaniu warunków mrozoodporności.
8. Dokumentacja projektowa winna uzyskać pozytywną opinię audytu rowerowego. Parametry infrastruktury rowerowej zapewnić zgodnie z obowiązującymi Standardami.
9. Rozwiązania techniczne winny być dostosowane do potrzeb ruchu osób niepełnosprawnych.. Projekty winny uzyskać opinię Zespołu Konsultacyjnego do spraw Dostępności Infrastruktury do Potrzeb Osób Niepełnosprawnych (działającego przy Powiatowej Społecznej Radzie ds. Osób Niepełnosprawnych przy Prezydencie Miasta Krakowa).
10. Na zakresach opracowania należy zachować ciągłość z istniejącymi ciągami pieszymi oraz z uwzględnieniem istniejących zjazdów i dojeżdżania do posesji.
11. W przypadku wprowadzania zmian w organizacji ruchu (np. wprowadzenie ruchu jednokierunkowego), wprowadzenia obszarów ruchu uspokojonego- konieczne uzyskanie niezbędnych opinii w tym: MIR; Rady Dzielnicy.
12. Projektować przy zachowaniu stateczności skarp, ogrodzeń, powiązań z istniejącymi dojeżdżaniami, zjazdami.
13. Należy rozwiązywać kolizje branżowe z istniejącą infrastrukturą techniczną na warunkach określonych przez poszczególnych dysponentów sieci i uzyskać wymagane przepisami prawa budowlanego uzgodnienia/decyzje/opinie.
14. W przypadku kolizji z istniejącą zielenią należy opracować inwentaryzację wraz z gospodarką zielenią oraz opracować projekt nasadzeń zamiennych.
15. Zastosować rozwiązania zapewniające bezkolizyjność infrastruktury technicznej z infrastrukturą drogową przy uwzględnieniu wymaganych skrajni drogowych. Odległość elementów infrastruktury technicznej od krawężników powinna wynosić min. 0.5 m. Ponadto należy zapewnić bezpieczną odległość od drzew i krzewów (zabezpieczyć przed ewentualnymi uszkodzeniami). Infrastrukturę nie związaną z funkcjonowaniem drogi, a kolidującą z docelowym układem drogowym należy w całości usunąć.
16. Na etapie opracowania dokumentacji projektowej uwzględnić wszystkie inwestycje w danym rejonie, które posiadają dokumentację formalno-prawną, w tym m.in. decyzje na lokalizację/przebudowę zjazdu/uzgodnienia/pozwolenia na budowę etc.

Otrzymują:  
1x Adresat;  
1x a/a